

Distr.
GENERAL

A/48/487
19 October 1993
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Сорок восьмая сессия
Пункт 91а повестки дня

РАЗВИТИЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:
ТОРГОВЛЯ И РАЗВИТИЕ

Прогресс в осуществлении конкретных действий в связи
с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран,
не имеющих выхода к морю

Записка Генерального секретаря

1. В своей резолюции 46/212 от 20 декабря 1991 года Генеральная Ассамблея, напомнив о важности конкретных действий в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приветствовала доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (A/46/496, приложение, и Add.1) и просила его подготовить еще один доклад по этому вопросу с учетом положений данной резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее сорок восьмой сессии.
2. Во исполнение этой просьбы Генеральный секретарь имеет честь препроводить Генеральной Ассамблее доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (см. приложение).

Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами
развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Записка секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 5	5
II. СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ: ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ОБЛАСТИ И УСЛОВИЯ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМ ТРАНЗИТА В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ, И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ ТРАНЗИТА	6 - 26	6
A. Первоочередные области сотрудничества в сфере транзитных перевозок	8 - 19	6
B. Условия деятельности по совершенствованию систем транзита	20 - 25	8
C. Контроль за выполнением выводов трехстороннего Совещания	26	14
III. РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКРЕТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ТРАНЗИТНЫХ И АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИМ ПЕРЕВОЗОК		27 - 45
A. Последствия высокой стоимости транзитных перевозок для общего развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	28 - 29	15
B. Субрегиональное и региональное сотрудничество	30 - 32	15
C. Совершенствование существующих режимов страхования транзита	33 - 37	17
D. Применение новой информационной технологии для совершенствования транзитных услуг	38 - 39	18
E. Определение конкретных потребностей в области подготовки кадров для укрепления управленческого потенциала и повышения квалификации сотрудников, занимающихся транзитными операциями, с целью обеспечения эффективного использования транзитно-транспортных объектов	40 - 41	19

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
F. Развитие и расширение всех прочих видов перевозок, используемых взамен наземных перевозок и/или в дополнение к ним, с целью расширения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к иностранным рынкам	42 - 45	20
IV. КОНКРЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ	46 - 83	21
A. Информация, полученная от отдельных стран	47 - 60	21
Австрия	47	21
Бельгия	48	21
Бурунди	49	22
Бразилия	50	22
Колумбия	51	22
Куба	52	22
Германия	53	22
Индия	54	23
Кения	55	24
Намибия	56	25
Непал	57	25
Перу	58	25
Руанда	59	25
Швейцария	60	26
B. Информация, полученная от международных организаций	61 - 76	26
1. Органы и программы Организации Объединенных Наций	61 - 69	26
Экономическая комиссия для Африки	61	26
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана	62	26
Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию	63 - 69	27
2. Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций и приравненные к ним учреждения	70 - 76	29
Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций	70	29
Всемирный банк	71	29
Международная организация гражданской авиации	72	29

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Международное бюро труда	73	29
Международная морская организация	74	30
Международный валютный фонд	75	30
Всемирная организация здравоохранения	76	30
C. Информация, полученная от межправительственных организаций	77 - 82	30
Африканский банк развития	77	30
Экономическое сообщество стран района Великих африканских озер	78	31
Европейское сообщество	79	31
Межамериканский банк развития	80	31
Организация африканского единства	81	31
Сообщество по развитию южной части Африки	82	32
D. Информация, полученная от неправительственных организаций	83	32
Международная ассоциация воздушного транспорта	83	32

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 46/212 с удовлетворением отметила доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию о прогрессе в области удовлетворения особых нужд и решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (A/46/496 и Add.1), и просила его подготовить еще один доклад для представления Генеральной Ассамблее на ее сорок восьмой сессии.

2. В пункте 12 этой же резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря созвать совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, в целях рассмотрения и разработки соответствующих конкретных мер по решению проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Такое совещание было проведено под эгидой ЮНКТАД 17-19 мая 1993 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. В разделе II содержатся согласованные выводы и рекомендации этого совещания. Полный доклад издан под условным обозначением TD/B/40(I)2-TD/B/LDC/AC.14.

3. В пункте 10 резолюции 46/212 Генеральной Ассамблеи Генеральному секретарю Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию предлагается провести в пределах общего объема ресурсов, выделенных на двухгодичный период 1992-1993 годов, ряд конкретных исследований, в частности, принимая во внимание необходимость учета интересов развивающихся стран транзита, и представить доклад о результатах этих исследований Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее сорок восьмой сессии. Результаты указанных исследований изложены в разделе III настоящего доклада.

4. Что касается последующей деятельности в связи с этими исследованиями, то в пункте 11 указанной выше резолюции Ассамблеи Генеральному секретарю ЮНКТАД предлагалось организовать на основе этих исследований субрегиональные симпозиумы/ практикумы экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

5. В пункте 9 упомянутой резолюции Генеральная Ассамблея просила ЮНКТАД постоянно следить за развитием объектов инфраструктуры, учреждений и услуг в области транзитных перевозок, контролировать осуществление согласованных мер, сотрудничать в осуществлении всех соответствующих инициатив, включая инициативы частного сектора и неправительственных организаций, и выступать в качестве координационного центра при рассмотрении межрегиональных вопросов, представляющих интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В соответствии с этой просьбой Генеральный секретарь ЮНКТАД направил государствам-членам, международным и межправительственным организациям и неправительственным органам вербальную ноту с просьбой представить информацию о действиях, предпринимаемых для осуществления мер, предусмотренных в резолюции. Резюме полученных на сегодняшний день ответов, а также информация о том, что было сделано в последнее время ЮНКТАД в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, содержатся в разделе IV ниже.

II. СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ: ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ
ОБЛАСТИ
СИСТЕМ
МОРИЮ,
И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ ТРАНЗИТА

6. В резолюции 46/212 Генеральной Ассамблеи вновь подтверждается право стран, не имеющих выхода к морю, на доступ к морю и с моря и на свободу транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами в соответствии с международным правом. В ней вновь подтверждается также, что развивающиеся страны транзита при осуществлении их полного суверенитета над своей территорией имеют право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы права и возможности, предоставляемые развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, никоим образом не нарушали их законных интересов. Кроме того, в резолюции содержится призыв как к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, так и к соседним странам транзита принять в духе сотрудничества Юг-Юг, в том числе двустороннего сотрудничества, меры по дальнейшей активизации усилий в области сотрудничества и взаимодействия в деле решения их проблем транзита.

7. В целях решения этих задач развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, развивающимся странам транзита, а также странам-донорам, финансовым учреждениям и учреждениям, занимающимся вопросами развития, следует принять конкретные меры в ряде первоочередных областей на национальном, субрегиональном и международном уровнях.

A. Первоочередные области сотрудничества
в сфере транзитных перевозок

1. Нормативная база

8. Транзитные перевозки осуществляются в рамках соглашений и конвенций, соответствующих двусторонних и региональных договоренностей, и механизмов сотрудничества и взаимодействия, которые определяют принципы и условия, регулирующие развитие инфраструктуры транзитных перевозок, механизмы ее использования, управления ею и ее обслуживания, а также регулярные процедуры транзита. При рассмотрении нормативной базы необходимо обратить внимание на следующие проблемы: определение соответствующих норм, регулирующих транзитные перевозки в конкретных ситуациях; а также создание соответствующего механизма, обеспечивающего осуществление этих норм.

9. На многостороннем уровне принят ряд конвенций, связанных с транзитными перевозками: в некоторых из них установлены принципы, которые могут служить руководящими при разработке и осуществлении двусторонних и субрегиональных соглашений в области транзитных перевозок; другие же, имеющие технический характер, могли бы помочь в разработке основ для осуществления транзитных перевозок. Процесс всеобщего присоединения к этим конвенциям не имеющих выхода к морю и развивающихся стран идет медленно. Данные соглашения являются важным инструментом улучшения систем транзитных перевозок, и их повсеместное применение укрепило бы международное сотрудничество.

10. Существует также ряд региональных и субрегиональных соглашений, связанных с транзитными перевозками. Они охватывают такие аспекты, как железнодорожные, автомобильные и внутренние водные маршруты транзитных перевозок, таможенная документация и процедуры, системы закладных, ответственность за товары, условия складирования транзитных товаров, режим

содержания дорог в исправном состоянии, плата за пользование дорогами, процедуры таможенной очистки и транспортно-экспедиторского обслуживания. Некоторые из существующих проблем нередко связаны с недостаточной проработкой соглашений, а также слабым контролем за их осуществлением и урегулированием споров.

2. Инфраструктура транзитных перевозок и транзитные услуги

11. Неудовлетворительное и по-прежнему ухудшающееся обслуживание инфраструктуры автомобильных транзитных перевозок является общей проблемой. Развитию инфраструктуры автодорожного транзита мешает общая нехватка ресурсов в развивающихся странах. Это во многом объясняет высокую стоимость автодорожных перевозок, посредством которых до сих пор осуществляется значительная часть международных грузоперевозок. В некоторых регионах достигнуты соглашения по обеспечению надлежащего обслуживания автодорожной инфраструктуры на основе положений, регулирующих согласование осевых нагрузок и дорожных сборов на международных маршрутах, однако осуществление этих соглашений пока еще не носит универсального характера, что негативно сказывается на автодорожной инфраструктуре соответствующих стран.

12. Несмотря на то, что благодаря осуществлению крупных восстановительных программ (ряд которых финансируется донорами), железнодорожная инфраструктура некоторых регионов улучшилась, все еще остаются серьезные проблемы, связанные с оборудованием, а из-за низкого качества услуг продолжается сокращение объема железнодорожных перевозок в пользу увеличения автомобильных. Одним из основных недостатков является низкий уровень эффективности управления, хотя и предпринимаются усилия по проведению более активной, ориентированной на рынок предпринимательской политики управления железнодорожным транспортом. Однако результаты этих усилий еще не материализовались. Рабочие соглашения о сотрудничестве железных дорог и соглашения между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита также содействуют улучшению координации функционирования железных дорог в некоторых странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита, но по-прежнему существует необходимость в улучшении положения в этой области.

13. Ряд серьезных проблем вызывает складирование транзитных грузов. Прежде чем транзитный груз может быть вывезен из порта, сначала необходимо завершить такие процедуры, как обработка документов и таможенная очистка. И у не имеющих выхода к морю стран на это уходит больше времени из-за того, что требуются дополнительная документация и выполнение дополнительных процедур.

14. Одной из основных причин задержек и высоких транзитных расходов как в портах, так и на пограничных контрольно-пропускных пунктах являются таможенные процедуры. С этим связаны такие факторы, как позднее поступление документов в транзитные морские порты, обременительные процедуры таможенной очистки на границах, длительное нахождение грузов на складах, сопряженное со значительными расходами по хранению, убытками и хищениями, дорогостоящие таможенные закладные и слабые возможности таможенных агентов и экспедиторов. Поэтому деятельность по упрощению процедур торговли особенно актуальна для стран, не имеющих выхода к морю, в случае которых административные процедуры и длительные формальности зачастую дублируются.

15. Ненадлежащая связь между коммерческими центрами в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита, между портами и зарубежными рынками по-прежнему остается одной из главных проблем, препятствующих быстрому движению транзитных грузов. Это может приводить к значительным задержкам при ввозе грузов в порты и вывозе из них, поскольку

информация о графике прибытия и отбытия транспорта поступает нерегулярно. Расходы, вызванные такими задержками, значительны.

16. В связи с особенно неблагоприятными условиями, сказывающимися на движении транзитных грузов в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и из них, появляются риски утраты и повреждения груза, что ведет к повышению страховых премий. Существуют примеры того, когда товары подвергаются продолжительной проверке и в некоторых случаях хранятся в тесных, незащищенных и непригодных помещениях и их приходится перегружать, прежде чем можно продолжать их перевозку по внутренним путям; эти факторы зачастую приводят к повышению риска.

17. Тенденция к росту контейнеризации создает возможности для повышения сохранности транзитных грузов, снижения риска мошенничества на таможнях и доставки грузов "от двери до двери" одним оператором смешанной перевозки. Вместе с тем многие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита до сих пор не могут использовать все преимущества этих новых технических и организационных изменений в области международных перевозок.

18. Как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита ощущается острая нехватка подготовленных кадров, которые могли бы обеспечить эффективное управление транзитными операциями на всех уровнях. Эта проблема крайне отрицательно сказывается на качестве транзитных перевозок и обуславливает их высокую стоимость.

19. Транспортная политика стран транзита разрабатывается в рамках общей стратегии развития отечественного транспорта, и инвестиции в транспортную инфраструктуру могут оттесняться на задний план, поскольку борьба за скудные ресурсы идет между всеми отраслями экономики. Поэтому несоответствующее состояние транзитных путей в странах транзита может в результате негативно отражаться на стоимости транзитных перевозок.

В. Условия деятельности по совершенствованию систем транзита

1. Международные конвенции

20. Не имеющие выхода к морю страны и страны транзита должны предпринимать согласованные усилия к тому, чтобы соответствующим образом становиться участниками международных конвенций в области транзитных перевозок и осуществлять эти конвенции.

i) Один из целесообразных подходов в этой связи заключается в том, чтобы добиваться получения технической помощи от соответствующих многосторонних учреждений в целях определения последствий присоединения к таким конвенциям и связанных с этим технических процедур как до, так и после их ратификации.

ii) Поскольку некоторые из этих конвенций содержат положения, касающиеся прав и обязанностей как не имеющих выхода к морю государств, так и государств транзита, например Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года, в этой связи прежде всего надлежит провести совместные консультации в целях присоединения к этим конвенциям, их ратификации и согласованного осуществления.

2. Субрегиональные действия

21. Странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита следует прилагать согласованные усилия по осуществлению двусторонних и субрегиональных соглашений и механизмов.

- i) Им следует наращивать усилия по дальнейшему согласованию и упорядочению таможенной документации и процедур, связанных с транзитными перевозками, в соответствии с международными образцами унифицированных документов, разработанными Советом таможенного сотрудничества и ЮНКТАД. Другие существующие транзитные документы для портовых и трансграничных операций также, как правило, требуют значительного упрощения и согласования. Настоятельно рекомендуется, чтобы в случае отсутствия были созданы, а в случае наличия – укреплены административно-правовые механизмы, в частности комитеты по упрощению процедур торговли/транзита, которые осуществляют контроль и оказывают помощь в применении согласованных документов и процедур.
- ii) Странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита следует добиваться стандартизации положений, регулирующих ответственность перевозчиков, в форме межгосударственных соглашений для каждого вида перевозок (автомобильных, железнодорожных, перевозок внутренними водными путями и смешанных перевозок) на основе общих руководящих принципов, изложенных в Международной конвенции об автомобильной перевозке грузов (СМР) и Международной конвенции о железнодорожной перевозке грузов (СИМ), и с учетом региональных условий.
- iii) Для согласования процедур содержания автомобильных дорог в транзитных коридорах также требуется всестороннее сотрудничество стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Такое сотрудничество должно включать: согласованные ставки сборов с пользователей автодорог, основанные на принципе, согласно которому при транзитных перевозках, в том числе с использованием автомобилей национальной регистрации, задействованных в транзитных перевозках, взимается плата за предоставление автомагистралей в пользование и их содержание; направление доходов, полученных за счет таких платежей, на содержание автомобильных дорог и координацию мер по обеспечению соблюдения предельной нагрузки на ось и весовых ограничений для мостов.
- iv) Либерализация торговли услугами, связанными с автомобильными транзитными перевозками, может быть эффективной только в том случае, если государства, не имеющие выхода к морю, и государства транзита совместно договорятся проводить взаимосогласованную политику. Такая политика должна включать согласование правил и процедур, регулирующих деятельность ненациональных перевозчиков транзитных грузов на территории каждого из этих государств (которые в настоящее время включают разрешения, лицензии, системы распределения грузов), и рационализацию субсидирования национальных перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные транзитные перевозки, в соответствии с региональной и субрегиональной политикой либерализации торговли и обслуживания.
- v) Странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита следует предпринять другие инициативы по содействию транзитным перевозкам, включающие: содействие созданию двусторонних совместных предприятий в сфере транспорта; совершенствование услуг связи и систем управленческой информации; движение автомобилей или железнодорожного подвижного состава через границы стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита.

- vi) Странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита следует создать институциональные механизмы для контроля и обеспечения соблюдения достигнутых договоренностей о сотрудничестве между государствами, не имеющими выхода к морю, и государствами транзита. Невозможно разработать какой-либо один типовой институциональный механизм, в который вписывались бы все соглашения и договоренности, регулирующие транзитные перевозки, поскольку соответствующие обстоятельства в каждом конкретном случае различны. Важно, чтобы существовал механизм регулярного диалога, ибо если таковой отсутствует, то совещания созываются только для урегулирования назревающего кризиса. Очевидно, что в тех случаях, когда речь идет о нескольких странах и различных видах перевозок, эффективным средством является создание небольших секретариатов и межправительственного консультативного механизма для регулярных консультаций. На оперативном уровне следует предусмотреть механизмы регулярных консультаций между должностными лицами правительств стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита с пользователями транзитных объектов в целях безотлагательного решения повседневных проблем.
- vii) Следует создавать, а в случае их существования – укреплять субрегиональные или действующие в конкретном транзитном коридоре ассоциации частного сектора в составе предприятий, осуществляющих автомобильные перевозки, советов грузоотправителей и транспортно-экспедиторских фирм из государств, не имеющих выхода к морю, и государств транзита, что наиболее целесообразно делать при поддержке торговых палат.

22. Странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита следует и впредь поощрять региональные и субрегиональные торговые отношения и сотрудничество, и ЮНКТАД, МТЦ и региональные комиссии призваны поддержать эти усилия.

3. Национальные действия

23. Хотя действия на субрегиональном уровне являются важнейшим элементом совершенствования транзитных систем, такие действия будут более успешными, если они будут подкрепляться мерами на национальном уровне. Последние включают как меры, являющиеся специфическими для стран, не имеющих выхода к морю, или стран транзита, так и меры, которые следует принимать обеим этим группам стран.

- i) Странам, не имеющим выхода к морю, следует вновь проанализировать воздействие государственного регулирования на эффективность транзитных перевозок. Такое урегулирование включает, в частности, использование процедур валютного контроля для регулирования объема транзитных перевозок грузов, особенно в отношении импорта; ценовой контроль в целях поддержки национальных автотранспортных предприятий; ограничения на использование определенных видов перевозок и меры, направленные на содействие диверсификации маршрутов. Вмешательство правительства следует ограничивать во всех случаях, когда оно приводит к издержкам, которые можно было бы избежать.
- ii) В целях сведения к минимуму задержек, связанных с очисткой от таможенных формальностей в океанских портах, странам, не имеющим выхода к морю, следует в тех случаях, когда объемы перевозок достаточно велики, принимать активные меры по содействию созданию сухопутных терминалов и, что наиболее целесообразно, создавать учреждения для стимулирования деятельности по созданию таких объектов в тесном

взаимодействии с частным сектором и, по возможности, с государствами транзита. Кроме того, им следует попытаться разработать определенную процедурную основу, в том числе соответствующее законодательство, регулирующее транзитные перевозки.

- iii) Странам транзита следует поощрять портовые власти к тому, чтобы последние активно стремились обрабатывать транзитные грузы. Это должно сопровождаться мерами, способствующими повышению эффективности материально-технического обеспечения импортеров и экспортеров в странах, не имеющих выхода к морю, включая предоставление складских площадей и услуг по обработке транзитных грузов, совершенствование процедур и отстаивание интересов внутриконтинентальных предприятий транспортного обслуживания. Чтобы добиться перемен, администрация портов должна сделать шаг в направлении политики, в большей степени ориентированной на рынок, а портовым властям следует предоставить более широкие полномочия в области управления.
- iv) Как странам, не имеющим выхода к морю, так и странам транзита, следует предпринять действия с целью стимулирования транзитных перевозок по существующим межстрановым железнодорожным магистралям посредством мер, направленных на повышение качества обслуживания и перестройку системы управления на железнодорожном транспорте, не забывая при этом о возможностях инвестиций в новые железнодорожные сети, когда это представляется рентабельным.
- v) Как странам, не имеющим выхода к морю, так и странам транзита следует активизировать осуществление программ развития людских ресурсов, ориентированных на потребности системы транзитных перевозок, особенно в том, что касается: организации служб автомобильных и железнодорожных транзитных перевозок и управления ими; создания и эксплуатации транспортных терминалов, включая контейнерные склады и "сухие порты"; контрольных и оперативных функций, связанных с другими областями транзитных перевозок (страхование, воздушные перевозки и таможенная документация). Эти меры должны дополняться программами развития людских ресурсов на субрегиональном уровне. Хорошим примером в этом отношении является текущая работа ЮНКТАД по оказанию технической помощи.
- vi) Некоторым странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита крайне необходимо принимать меры по повышению профессионального уровня сотрудников транспортно-экспедиторских фирм. Следует способствовать развитию малых и средних транспортно-экспедиторских фирм на основе осуществления программ развития людских ресурсов и программ институционального развития.
- vii) Как странам, не имеющим выхода к морю, так и странам транзита следует сотрудничать с национальными и субрегиональными страховыми и банковскими учреждениями с целью упрощения процедур страхования грузов на всем маршруте их следования от склада отправителя до склада получателя. Страны, не имеющие выхода к морю, не должны вводить ограничения в отношении выбора вида страхования, предоставив страхователю возможность выбирать оптимальный вид страхового покрытия при наиболее разумной ставке страховой премии.

24. Многие из правил, регулирующих транзитную торговлю, появились в связи с принятием мер по охране законных интересов вовлеченных стран. Последующую аналитическую, оценочную и практическую работу необходимо рассматривать с позиций обеспечения баланса законных интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита.

4. Международные действия

25. Сообщество доноров оказывает содействие различным программам с целью совершенствования транзитных систем в различных регионах и субрегионах. Учитывая продолжающиеся экономические кризисы, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита, а также их неспособность поддерживать эффективные системы транзита, необходимо, чтобы доноры в соответствующих случаях заново оценили свой подход к оказанию помощи в деле совершенствования систем транзита, сориентировав его на потребности этих стран.

- i) Странам-донорам, а также финансовым учреждениям и учреждениям, занимающимся вопросами развития, следует уделять первостепенное внимание проектам и программам, в которых во главу угла ставится модернизация систем транзита с учетом специфики субрегионов/коридоров и которые адекватно служат интересам как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита.
- ii) Необходимо, чтобы страны-доноры и многосторонние финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, оказывали странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита соответствующую финансовую помощь в форме дотаций и льготных займов на цели строительства, содержания и модернизации транспортных объектов, складских сооружений и инфраструктуры транзита, включая альтернативные маршруты и улучшенную связь.
- iii) В критериях разработки проектов финансовой и технической помощи следует учитывать особо сложные условия этих стран, не ставя при этом под угрозу жизнеспособность этих проектов.
- iv) ЮНКТАД и соответствующие финансовые учреждения будут и впредь оказывать техническую помощь странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита в их усилиях по развитию систем транзита и тем самым внесут свой вклад в различные упоминавшиеся выше области. Однако есть области, в которых необходимо рассмотреть вопрос о повышении роли ЮНКТАД в сотрудничестве с другими соответствующими учреждениями, особенно региональными комиссиями. К таким областям относятся:
 - накопление, оценка и распространение информации по вопросам транзитных перевозок, анализ опыта различных регионов и субрегионов в отношении разработки и совершенствования систем транзита;
 - выполнение исследований по вопросам транзита для содействия директивным органам, особенно с целью выявления основных недостатков, которые можно было бы оперативно и с минимальными затратами устранить, - в таких областях, как анализ расходов на транзитные перевозки и их последствий, роль информационных систем в совершенствовании транзитных операций, условия для улучшения доступа экспортной продукции не имеющих выхода к морю развивающихся стран на рынки, меры привлечения иностранных инвестиций и определение успешных подходов к сотрудничеству;
 - организация учебных программ, ориентированных на запросы тех, кто отвечает за определение политики в области систем транзита, управление этими системами и их эксплуатацию;

- наблюдение за ходом реализации международным сообществом тех мер, которые касаются потребностей и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в сфере транзита;
 - разработка мер, которые необходимо принять на национальном, субрегиональном и международном уровнях в целях улучшения работы систем транзита с учетом меняющейся экономической и политической обстановки.
- v) Существует необходимость оценить состояние систем транзита в новых независимых государствах Средней Азии и Закавказья, не имеющих выхода к морю, и разработать программу повышения эффективности существующих систем транзитных перевозок. Эти страны стремятся выйти на мировые рынки, что в свою очередь требует создания комплексной многострановой системы транзита, включая транзитное сообщение между государствами Средней Азии и соседними и южноазиатскими странами транзита. В этой связи потребуется различная международная техническая и финансовая помощь, включая общее обследование инфраструктуры транзита и анализ реконструкционных потребностей в поддержку национальных и региональных усилий и программ. В этом отношении основой для дальнейших разработок может служить деятельность, проводимая ЭСКАТО в контексте ОЭС.

С. Контроль за выполнением выводов трехстороннего Совещания

26. Участники Совещания рекомендуют следующие средства контроля за осуществлением согласованных рекомендаций:

- i) раз в два года проводить, приурочивая к сессиям Совета по торговле и развитию или Генеральной Ассамблеи, аналогичные совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, стран-доноров, финансовых учреждений и учреждений, занимающихся вопросами развития;
- ii) проводить, приурочивая к сессиям региональных комиссий, регулярные региональные симпозиумы по вопросам контроля за ходом осуществления согласованных выводов.

III. РЕЗУЛЬТАТЫ КОНКРЕТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ ТРАНЗИТНЫХ И АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИМ ПЕРЕВОЗОК

27. В пункте 10 резолюции 46/212 Генеральной Ассамблеи Генеральному секретарю Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию предлагается провести в пределах общего объема ресурсов, выделенных на двухгодичный период 1992-1993 годов, конкретные исследования в следующих областях, в частности, принимая во внимание необходимость учета интересов развивающихся стран транзита, и представить доклад о результатах этих исследований Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее сорок восьмой сессии:

- a) последствия высокой стоимости транзитных перевозок для общего развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- b) определение конкретных областей субрегионального и регионального сотрудничества в целях содействия развитию и интеграции инфраструктуры и услуг в области транзитных перевозок и согласования транзитно-транспортной политики и законодательства, а также оценка возможностей

в области региональной торговли в целях расширения торгового сектора развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

c) совершенствование существующих режимов страхования транзита;

d) применение новой информационной технологии для совершенствования транзитных услуг;

e) определение конкретных потребностей в области подготовки кадров для укрепления управленческого потенциала и повышения квалификации сотрудников, занимающихся транзитными операциями, с целью обеспечения эффективного использования транзитно-транспортных объектов;

f) развитие и расширение всех прочих видов перевозок, используемых взамен наземных перевозок и/или в дополнение к ним, с целью расширения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к иностранным рынкам.

А. Последствия высокой стоимости транзитных перевозок для общего развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

28. В исследовании 1/ по вопросу о стоимости транзитных перевозок и ее влиянии на общее развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на основе данных статистики платежных балансов МВФ показано, что в 1990 году доля транспортных издержек в стоимости импорта (в ценах сиф) составила приблизительно 4,4 процента для развитых стран с рыночной экономикой и 8,8 процента для развивающихся стран. При этом у развивающихся стран Западной Африки они составили около 22 процентов, у стран Восточной Африки – 16,5 процента и у стран Латинской Америки – 14 процентов. Что касается экспорта, то, по данным статистики, расходы на доставку товаров из центральных пунктов отгрузки (с предприятий, почт, плантаций, складов и т.д.) в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в морские порты (франко-борт судна) для дальнейшей отправки за границу достигают для ряда товаров 32 процентов от их стоимости в ценах фоб (без учета налогов) и 47 процентов от их стоимости в ценах франко-предприятие.

29. Международные транспортные издержки выступают в качестве препятствия для развития торговли, аналогичного по своим последствиям импортным пошлинам и экспортным налогам. Они снижают способность производителей товаров в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, конкурировать на иностранных рынках. Одновременно они служат серьезной естественной защитой для производителей товаров в этих странах, работающих на внутренний рынок, от иностранной конкуренции. В этом плане международные транспортные издержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, сродни системе торговли, ориентированной на внутренний рынок и не стимулирующей развитие производства товаров и услуг на экспорт. Такая торговая система обычно ассоциируется, хотя и не всеми, с низкими темпами национального экономического развития, в связи с чем во многих странах были внесены серьезные коррективы в экономическую политику, призванные обеспечить переход к системе торговли, ориентированной на внешние рынки и не делающей различий между производством товаров для внутреннего потребления и их производством на экспорт, равно как и между закупками отечественных товаров и импортом. В настоящее время объектом этих усилий становится и сфера международных перевозок, о чем свидетельствует принятие некоторыми странами мер по совершенствованию портовых услуг и дерегулированию международных морских перевозок. Однако значительная доля международных транспортных издержек стран, не имеющих выхода к морю, связана с транзитными операциями по перевозке товаров от ее границ до морских портов. Возможности снижения этих издержек лишь в ограниченной степени зависят от их собственной политики в области международных перевозок; для их снижения в большинстве случаев требуются совместные усилия. Одним словом, повлиять на эти издержки сколько-нибудь серьезным образом можно лишь на основе регионального сотрудничества.

В. Субрегиональное и региональное сотрудничество

1. Определение конкретных областей субрегионального и регионального сотрудничества в целях содействия развитию и интеграции инфраструктуры и услуг в области транзитных перевозок и согласования транзитно-транспортной политики и законодательства

30. Конкретные направления субрегионального и регионального сотрудничества в области транзитно-транспортной инфраструктуры, услуг, политики и законодательства определены в пяти субрегиональных исследованиях транспортных систем, обслуживающих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и резюмируются в общем обзоре существующего положения и предложений относительно дальнейших мер 2/. Что касается транспортной инфраструктуры, то возможные пути мобилизации ресурсов на цели осуществления региональных проектов в области

международных смешанных перевозок с учетом всеобъемлющих прогнозов развития субрегиональных транспортных систем демонстрируется на примере опыта Южноафриканской комиссии по транспорту и связи (ЮКТС). Улучшению транзитного доступа стран, не имеющих выхода к морю, к морским портам способствуют также программы по созданию интегрированных субрегиональных и региональных транспортных систем, такие, как программа строительства трансафриканских автомагистралей, проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии и проект строительства железной дороги "Коридор освободителей" с участием Боливии, Перу, Бразилии, Парагвая, Аргентины и Чили в Латинской Америке. Одним из направлений субрегионального и регионального сотрудничества в целях развития и интеграции транспортных услуг является содействие конкуренции между транспортными предприятиями и укрепление их потенциала. С точки зрения конкуренции важное значение имеют меры по либерализации торговли услугами в области автомобильных перевозок. Что касается потенциала транспортных предприятий, то здесь важную роль играют программы развития людских ресурсов, разрабатываемые и осуществляемые на субрегиональной основе, а также создание субрегиональных ассоциаций автотранспортных предприятий, советов грузоперевозчиков и транспортно-экспедиторских компаний как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита.

31. Что касается согласования транзитно-транспортной политики, то одной из конкретных областей, где возможен существенный прогресс, является выработка рабочих договоренностей и поддержание текущих контактов между основными участниками транзитных перевозок, например между таможенными службами или между железнодорожными организациями стран транзита и стран, не имеющих выхода к морю. Основными областями субрегионального и регионального сотрудничества в том, что касается согласования законодательных положений являются таможенные режимы транзитных перевозок; режимы эксплуатации автомобильных дорог; условия ответственности перевозчиков; а также законодательные положения, необходимые для облегчения операций в сфере международных автомобильных перевозок. Основной проблемой регионального и субрегионального сотрудничества является реализация достигнутых договоренностей. Важным направлением совместных действий в этой связи является создание институциональных механизмов для контроля и обеспечения выполнения таких договоренностей.

2. Оценка возможностей в области региональной торговли в целях расширения торгового сектора развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

32. Оценка возможностей в области региональной торговли производилась на примере стран, расположенных к югу от Сахары, с уделением особого внимания странам, не имеющим выхода к морю 3/. Анализ объема торговли "аналогичными товарами" (товарами как экспортируемыми, так и импортируемыми странами субрегиона) показывает, что на такие товары приходится приблизительно 50 процентов общего ежегодного импорта стран ЗПТ и ЭКОВАС и 33 процента общего ежегодного импорта стран ЭКСАС. Международный торговый центр (МТЦ) разрабатывает механизм поиска и распространения информации о возможностях в области торговли в целях содействия расширению товарооборота на субрегиональном уровне. В долгосрочной перспективе возможности внутрисубрегиональной торговли будут зависеть от увеличения производства в тех областях, где страны, не имеющие выхода к морю, обладают сравнительными преимуществами, а также от субрегиональной мобильности факторов производства.

С. Совершенствование существующих режимов страхования транзита

33. Исследование 4/, касающееся совершенствования существующей практики страхования транзита, показывает, что из-за процедурных и инфраструктурных недостатков транзитных систем, обслуживающих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, такие страны подвергаются большим рискам, связанным с перевозкой импортных и экспортных грузов, чем соседние с ними

прибрежные страны. Опыт страховых фирм говорит о том, что большинство случаев утраты или порчи грузов стран, не имеющих выхода к морю, происходит на этапе их перевозки наземным транспортом. Многие страховые фирмы, соглашаясь распространить страховое покрытие товаров на эту часть пути, устанавливают повышенные страховые ставки. Кроме того, в тех случаях, когда известно, что условия наземной перевозки грузов или их хранение и обработки в портах не обеспечивают их безопасной доставки, многие иностранные страховые фирмы отказываются страховать такие грузы на условиях "от места отгрузки до места назначения". Местные страховые фирмы, как правило, готовы обеспечить такое страхование, однако их возможности в плане выполнения всех требований страхователя зачастую ограничены рядом факторов.

34. Ввиду небольшого объема осуществляемых ими операций местные страховые фирмы вынуждены назначать относительно более высокие страховые ставки по сравнению с иностранными страховыми фирмами. Кроме того, из-за несбалансированности объема страховых взносов и объема соответствующих страховых обязательств местные страховые фирмы вынуждены перестраховывать эти обязательства за границей, что ведет к оттоку иностранной валюты. В отличие от иностранных страховых фирм местные страховые фирмы стран, не имеющих выхода к морю, зачастую не в состоянии обеспечить вспомогательные услуги, связанные с обслуживанием страховых требований, в частности услуги квалифицированных оценщиков, диспетчеров и т.д., что зачастую является причиной задержек с урегулированием страховых требований, а также судебных тяжб.

35. В целях оказания поддержки своим национальным компаниям и сбережения иностранной валюты правительства многих развивающихся стран, в том числе стран, не имеющих выхода к морю, приняли правила и положения, предусматривающие обязательное страхование импорта у местных страховых фирм. Однако это ведет к тому, что в случае утраты или порчи товаров компенсация импортерам выплачивается в местной валюте, в то время как для замены или ремонта импортных товаров им требуется иностранная валюта. В результате многие импортеры в этих странах продолжают негласно страховать товары в основном в иностранной валюте, сводя страхование на местном рынке к минимуму. Такое страховое дублирование неизбежно ведет к увеличению стоимости импортных товаров.

36. Хотя добиться реального решения проблемы страхования грузов можно лишь путем улучшения инфраструктуры транзитных перевозок и совершенствования транзитных услуг и процедур, сам режим страхования транзита можно улучшить за счет четырех конкретных мер. Во-первых, правительства должны отменить ограничения на свободу выбора страховых фирм, одновременно позаботившись об обеспечении надлежащего страхового покрытия местными фирмами. В этой связи может оказаться целесообразным предоставление местным страховым фирмам возможности выступать в качестве агентов крупных международных страховых фирм, осуществлять от их имени страховые операции или участвовать в операциях по совместному страхованию. Во-вторых, в тех случаях, когда по политическим или финансовым соображениям нельзя полностью или частично отменить положения, предусматривающие обязательное страхование импорта местными фирмами, эти фирмы должны стремиться к обеспечению как можно более широких и всеобъемлющих условий перестрахования в иностранных страховых фирмах, с тем чтобы быть в состоянии максимально полно удовлетворять требования, предъявляемые к страховым услугам на местном рынке. В-третьих, страховые фирмы стран, не имеющих выхода к морю, должны принимать меры к предотвращению или сведению к минимуму потерь, например заключать соглашения со специализированными фирмами о наблюдении за грузами в портах, обеспечении надлежащей и своевременной погрузки и разгрузки, оказании помощи в организации переупаковки поврежденных товаров и их реализации с выгодой для страхователя, страховщика или того и другого одновременно.

37. И наконец, необходимо определить ответственность компаний, занимающихся перевозкой и хранением грузов, за безопасную доставку таких грузов по назначению. Основой для разработки

нормативной базы, касающейся ответственности грузоперевозчиков, могут послужить три европейские конвенции, в которые потребуется внести изменения, учитывающие особенности положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Этими конвенциями являются Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Международная конвенция о грузовых перевозках по железным дорогам (МГК) и Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (принятая в Вене в 1991 году). Установление ответственности перевозчиков должно сопровождаться принятием положений в отношении обязательного страхования такой ответственности.

D. Применение новой информационной технологии для совершенствования транзитных услуг

38. Исследование 5/ возможностей и проблем в области применения новой информационной технологии для совершенствования транзитных услуг проводилось с учетом трех важных проектов, осуществляемых в рамках ЮНКТАД: i) проекта по созданию системы заблаговременного уведомления о передвижении грузов; ii) проекта по созданию автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД); и iii) программы создания центров по вопросам торговли. В исследовании отмечается, что уровень развития людских ресурсов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, как правило, весьма низок, организационные структуры слабы, а инфраструктура электронной связи между морскими портами и пунктами назначения внутри этих стран зачастую ненадежна. В этих условиях нельзя недооценивать трудности, которые могут возникнуть при внедрении технологий электронного обмена данными в целях совершенствования систем транзита.

39. Поэтому усилия должны быть сосредоточены на совершенствовании инфраструктуры связи в основных транзитных коридорах и подготовке, там где это целесообразно, специалистов по компьютерам в рамках программ развития людских ресурсов и институционального развития, ориентированных на компании, занимающиеся оказанием транзитных услуг. Одновременно следует продолжать работу в рамках нынешних инициатив, особенно учитывая то, что передача технологии и подготовка кадров входят в число практических мер по их реализации. Основными задачами на данном этапе являются:

- i) изучение, путем проведения тематических исследований на основе действующих систем, возможностей совершенствования таможенных процедур, связанных с транзитной перевозкой грузов, например в рамках проекта АСОТД;
- ii) объединение национальных систем слежения за передвижением грузов в рамках АКИС в международную сеть.

E. Определение конкретных потребностей в области подготовки кадров для укрепления управленческого потенциала и повышения квалификации сотрудников, занимающихся транзитными операциями, с целью обеспечения эффективного использования транзитно-транспортных объектов

40. В исследовании 6/, посвященном определению конкретных потребностей в области подготовки кадров в целях укрепления управленческого потенциала и повышения квалификации сотрудников, занимающихся транзитными операциями, говорится, что основное внимание в рамках такой подготовки должно уделяться вопросам транспортных операций и их материально-технического обеспечения и что она должна быть направлена на повышение общей

эффективности транзитных услуг и более эффективное использование имеющихся транзитно-транспортных объектов. Решить эту задачу весьма сложно, учитывая, что в транспортных операциях в силу их характера задействовано большое число участников. В исследовании рекомендуется, чтобы деятельность в данной области была ориентирована на всех участников транзитных перевозок с учетом их специфики и служила улучшению показателей их работы; она должна включать подготовку кадров в таких областях, как принципы и практика управления, эксплуатация оборудования, транспортно-экспедиторское обслуживание, складское хранение и другие ключевые услуги, а также планирование, контроль и маркетинг. На основе общего понимания транзитных операций в исследовании определяются 35 видов подготовки (в зависимости от функциональных областей, потребностей определяемых необходимостью повышения эффективности транзитных перевозок, учебных задач, общей ориентации программ и целевых групп). Что касается целевых групп, то они охватывают транзитно-транспортные службы как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита.

41. В исследовании рассматриваются также вопросы практической деятельности. В нем отмечается, что разработкой учебных программ в области материально-технического обеспечения торговли и транспортных операций, имеющих непосредственное отношение к транзитным перевозкам, занимаются, судя по всему, только ЮНКТАД и МТЦ. Более того, учебные материалы в рамках этих программ имеют общую направленность и нуждаются в пересмотре и корректировке с учетом специфики транзитных операций. И наконец, в исследовании подчеркивается, что подготовка кадров в целях совершенствования транзитных операций должна являться частью общей стратегии и политики в области развития людских ресурсов и что определенную роль в разработке учебных программ и практической деятельности по подготовке кадров могли бы сыграть некоторые неправительственные организации.

Ф. Развитие и расширение всех прочих видов перевозок, используемых взамен наземных перевозок и/или в дополнение к ним, с целью расширения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к иностранным рынкам

42. Завершено исследование, посвященное роли воздушных грузоперевозок для африканских стран, не имеющих выхода к морю. Целью этого исследования была оценка возможностей улучшения доступа стран, не имеющих выхода к морю, к иностранным рынкам за счет использования перевозок, альтернативных наземным перевозкам и/или дополняющих их ^{7/}. В исследовании отмечается, что, хотя указанные выше страны испытывают огромную потребность в воздушных перевозках, как пассажирских, так и грузовых, они не удовлетворяют многим из условий, делающих широкое использование воздушных грузоперевозок экономически оправданным. Тем не менее, по некоторым данным, африканские страны, расположенные к югу от Сахары и не имеющие выхода к морю, чаще пользуются услугами воздушного транспорта для перевозки своих экспортных товаров, чем другие страны региона.

43. Развитие потенциала в области воздушных грузоперевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, ограничивается факторами, связанными как со спросом на этот вид услуг, так и с их предложением. Что касается предложения, то услуги в области воздушных грузоперевозок оказываются как африканскими, так и внерегиональными, главным образом европейскими, перевозчиками. Воздушный флот собственно африканских авиационно-транспортных компаний в странах, не имеющих выхода к морю, невелик; ограничено число авиалиний, обслуживаемых этими компаниями; низки показатели использования авиационной техники; высоки эксплуатационные расходы при низкой производительности труда сотрудников, обусловленной их недостаточной квалификацией и раздутыми штатами. Свыше 75 процентов объема воздушных грузоперевозок обеспечивается европейскими авиакомпаниями. Помимо проблемы ограниченной суммарной грузоподъемности авиационного парка стоит проблема сохранения качества товаров, доставляемых на европейские рынки, связанная с отсутствием надлежащих условий для их складского хранения, в частности с нехваткой холодильных мощностей. Серьезные проблемы возникают также в связи с оформлением, обеспечением охраны и обработкой грузов в крупных аэропортах. В связи с тем, что наземный доступ к аэропортам из отдаленных от столичных городов районов зачастую затруднен, иностранные перевозчики предпочитают доставлять грузы получателям с многократной их перевалкой, не прибегая к услугам африканских авиакомпаний в крупных региональных аэропортах, поскольку самолеты местных авиакомпаний летают редко, нерегулярно и, как правило, имеют низкую грузоподъемность.

44. Что касается факторов, обуславливающих спрос на услуги в области воздушных перевозок, то из-за низкого показателя отношения стоимости товаров к их весу воздушная перевозка большинства экспортных товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, экономически не оправдана. В большинстве случаев речь идет о продукции сельского хозяйства – свежих фруктах и овощах, свежесрезанных цветах, а также свежей рыбе. Дополнительной проблемой является сезонность этих товаров.

45. Исследование содержит ряд рекомендаций, направленных на решение некоторых из проблем, связанных с развитием воздушных грузоперевозок. В целях стимулирования спроса на такие перевозки рекомендуется принять меры к повышению качества товаров в местах их погрузки в идеале с привлечением покупателя ко всему процессу их производства и доставки. Что касается предложения, то здесь необходимы такие меры, как перевод деятельности авиакомпаний на коммерческую основу; сокращение штатов и повышение квалификации сотрудников таких компаний; модернизация систем связи и оперативного управления; поощрение развития сети провинциальных аэродромов и местных авиалиний; подготовка планов развития воздушного транспорта и стимулирование конкуренции между авиакомпаниями, а также между

экспедиторскими службами в аэропортах с уделением особого внимания экономии топлива. Кроме того, необходимо поощрять реорганизацию авиакомпаний в целях создания совместных предприятий и рационализации воздушного парка.

IV. КОНКРЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

46. В пункте 9 резолюции 46/212 Генеральная Ассамблея с признательностью принимает к сведению вклад Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию в разработку международных мер по решению особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и настоятельно призывает Конференцию, среди прочего, постоянно следить за развитием объектов инфраструктуры, учреждений и услуг в области транзитных перевозок, контролировать осуществление согласованных мер, сотрудничать в осуществлении всех соответствующих инициатив, включая инициативы частного сектора и неправительственных организаций, и выступать в качестве координационного центра при рассмотрении межрегиональных вопросов, представляющих интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Для проведения настоящего обзора Генеральный секретарь ЮНКТАД направил вербальную ноту от 20 октября 1992 года всем государствам – членам ЮНКТАД, международным и межправительственным организациям и соответствующим неправительственным органам, предложив им предоставить ему информацию, которая, по их мнению, поможет ему в подготовке такого обзора. Прежде всего запрашивалась информация о предпринятых мерах и утвержденной или намеченной политике по осуществлению вышеупомянутой резолюции, а также сведения о любых трудностях или препятствиях, которые могут встречаться на этом пути. Настоящий доклад, подготовленный секретариатом ЮНКТАД, основывается на полученных ответах и проделанной ЮНКТАД работе в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

A. Информация, полученная от отдельных стран

1. Австрия

47. Австрия предоставляет техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и поддерживает осуществляемую в этой области деятельность многосторонних учреждений. В 1991–1992 годах Австрия организовала подготовку шести сотрудников таможенных органов из пяти развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: Ботсваны, Зимбабве, Лесото, Малави и Уганды. Австрия предоставила также финансовую помощь этим странам через многосторонние учреждения, такие, как Межамериканский банк развития, Азиатский банк развития, Африканский банк развития, Программа развития Организации Объединенных Наций и Всемирный банк/МАР.

2. Бельгия

48. Бельгия предоставляет помощь, в том числе техническую, нескольким развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в рамках двусторонних, многосторонних и неправительственных программ. В 1985–1991 годах 20 таким странам было выделено в общей сложности 51,9 млрд. бельгийских франков. В течение этого периода большая часть средств, предоставленных странам, не имеющим выхода к морю, была израсходована на образование, здравоохранение и сельское хозяйство, хотя для некоторых из них важную роль играла также и продовольственная помощь.

3. Бурунди

49. За последние пять лет уменьшились транзитные издержки экспортеров и импортеров Бурунди благодаря совершенствованию транзитной системы. Это в свою очередь является результатом улучшения состояния дорог и модернизации транспортной инфраструктуры, согласования транзитной документации и процедур и отмены требований о сопровождении транзитных грузов, выполнение которых было сопряжено с дополнительными расходами. Однако плохое состояние дорог в Танзании на главной трассе, связывающей Бурунди с портом Дар-эс-Салам, продолжало оказывать серьезное негативное воздействие.

4. Бразилия

50. Бразилия подписала соглашения о техническом сотрудничестве с Боливией и Парагваем, двумя странами Латинской Америки, не имеющими выхода к морю. В соответствии с этими соглашениями бразильские специалисты осуществляют проекты развития в Боливии и Парагвае, а студенты или средние технические специалисты из этих стран получают возможность для учебы в Бразилии. Техническое сотрудничество охватывает широкий круг мероприятий. В 1991-1992 годах программа сотрудничества между Бразилией и Боливией включала следующие направления: поддержка малых и средних предприятий, развитие сельских районов, окружающая среда и государственное управление. Техническое сотрудничество между Бразилией и Парагваем осуществлялось в течение этого периода в следующих секторах: здравоохранение, сельское хозяйство, транспорт, государственное управление, санитария и промышленность.

5. Колумбия

51. Колумбия выполняет свои двусторонние обязательства по соглашениям о субрегиональной интеграции, нацеленным на совершенствование транзитных механизмов перевозки грузов и пассажиров между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита. Поэтому Колумбия поддерживает положения резолюции 46/212 Генеральной Ассамблеи, предусматривающей решение проблем стран, не имеющих выхода к морю. Колумбия неоднократно поддерживала также позицию Боливии на совещаниях Организации американских государств.

6. Куба

52. Правительство Кубы придает важное значение мерам по решению проблем стран, не имеющих выхода к морю. В этой связи Куба поддерживает заключение соглашений о сотрудничестве между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и прибрежными странами транзита, а также усилия международных финансовых учреждений и стран-доноров по оказанию помощи этим странам.

7. Германия

53. Правительство Германии предоставляет помощь ряду развивающихся стран Африки и Латинской Америки, не имеющих выхода к морю. Хотя масштабы помощи этим странам не превышают обычного объема средств, выделяемых развивающимся странам, Германия учитывает также их особые трудности, поддерживая осуществление национальных и субрегиональных проектов в секторе транспорта. Так, Боливия получила 126 млн. немецких марок на ремонт и обслуживание локомотивов, а также строительство и содержание дорог. Размер помощи, предоставленной на развитие автомобильного и железнодорожного транспорта в Африке, составил 37 млн. немецких марок для Замбии, 10 млн. немецких марок для Руанды, 84 млн. немецких марок для Чада и 96,4 млн. немецких марок для Уганды. Конференция по координации развития в южной части Африки (ККРЮА) получила 30 млн. немецких марок на осуществление проектов в области железнодорожного транспорта.

8. Индия

54. Правительство Индии представило следующую информацию:

Возможности транзита, предоставленные Индией Бутану

1. На грузы, ввозимые Бутаном из третьих стран или вывозимые Бутаном в третьи страны, выдается таможенное уведомление для их беспрошленного транзита по территории Индии.
2. На границе между Индией и Бутаном открыто 13 таможенных пунктов для обеспечения торговли Бутана с третьими странами.
3. Соответствующим органам по сбору таможенных пошлин даны особые инструкции, касающиеся скорейшей таможенной очистки личных вещей официальных лиц из соответствующих стран при их переводе из их представительства в Дели в другие страны.
4. В особых случаях предоставляется разрешение на оплату транзитных товаров, перевозимых по неоговоренным в протоколе маршрутам.
5. Торговым судам, плавающим под бутанским флагом, предоставляется режим, не менее благоприятный, чем режим, предоставляемый судам любой другой иностранной страны в отношении вопросов, касающихся захода в индийские порты и выхода из индийских портов, использования портов и портовых объектов в Индии, а также платы за погрузку и разгрузку, налогов и других сборов.
6. Правительство Индии обеспечивает возврат акцизных сборов с индийских товаров, ввезенных в Бутан.
7. Индия заключила с Бутаном двустороннее соглашение о воздушных перевозках.
8. Любые товары, ввозимые Бутаном из других стран, помимо Индии, и любые товары, вывозимые Бутаном в другие страны, помимо Индии, не облагаются таможенными пошлинами и на них не распространяются торговые ограничения, установленные правительством Индии. Разрешается транзит таких товаров по территории Индии через взаимно согласованные пункты ввоза/вывоза.

Возможности транзита, предоставленные Индией Непалу

1. Открыто 22 таможенных пункта для обслуживания транзитной торговли Непала с третьими странами.
2. Судам, доставляющим грузы для Непала из третьих стран, разрешается приставать к причалам в порту Калькутты.
3. В порту Калькутты имеется место складского хранения всех непальских импортных и экспортных грузов.
4. Непальским транспортным средствам разрешается перевозить непальские товары из одних районов Непала в другие по индийской территории без каких бы то ни было ограничений.
5. Непальским частным коммерческим транспортным средствам разрешается перевозить непальские экспортные и импортные грузы в калькуттский порт Хальдия и из него.
6. Выдаются таможенные уведомления для беспошлинного транзита грузов, ввозимых в Непал из третьих стран или вывозимых из Непала в третьи страны по территории Индии.
7. Официальным лицам, работающим в непальских официальных представительствах, предоставляется особое разрешение на перевозку их личных вещей из Непала в Индию.
8. Правительство Индии возмещает Непалу акцизные и другие сборы, удержанные правительством Непала с товаров, произведенных в Индии и экспортированных в Непал.
9. Индия обеспечивает свободу транзита грузов, перевозимых в Непал из третьих стран и из Непала в третьи страны по своей территории по взаимно согласованным маршрутам.
10. Индия заключила с Непалом двустороннее соглашение о воздушных перевозках.
11. Индия импортирует для Непала сырую нефть и поставляет в Непал ряд нефтепродуктов.

9. Кения

55. Кения намеревается модернизировать портовые сооружения в Момбасе в целях расширения транзитных перевозок. Что касается развития объектов инфраструктуры, то осуществляются или рассматриваются следующие меры: модернизация сети автомобильных дорог, совершенствование работы железнодорожного транспорта, строительство еще двух внутренних контейнерных складов, продолжение строительства нефтепровода до районов западной Кении и создание на пограничных пунктах соответствующих транзитных сооружений. Правительство изучает такие вопросы, как сопровождение силами полиции транзитных грузов и проверка транзитных товаров в порту Момбаса, в целях дальнейшего облегчения транзитных перевозок.

10. Намибия

56. В настоящее время Намибия обладает одним портом, способным принимать морские суда. Этот порт расположен на территории анклава Уолвиш-Бей. Правительство Намибии содействует соседним странам, не имеющим выхода к морю, в перевозке их импортируемых и экспортируемых товаров. С этой целью она модернизирует автомагистрали, проходящие по районам Каприви и Калахари. Сообщество по развитию южной части Африки включило эти трассы в субрегиональную сеть автомагистралей. Африканский банк развития оказывает содействие в совершенствовании некоторых участков автомагистрали, проходящей по районам Калахари.

11. Непал

57. В последние годы улучшилась система транзитных внешнеторговых перевозок грузов Непала, главным образом в результате быстрой таможенной очистки грузов в порту Калькутта и более широкого использования автомобильного транспорта, эффективность которого выше, чем у железнодорожного транспорта. Использование автомобильных дорог уменьшило потери грузов и причиняемый им ущерб, а также сократило время транзита от пограничных пунктов до мест назначения внутри страны. Однако для дальнейшего содействия транзитным перевозкам следует упростить транзитные формальности и процедуры. Необходимо также расширить вместимость складских помещений на пограничных пунктах.

12. Перу

58. 24 февраля 1992 года президенты Перу и Боливии подписали соглашения, известные под названием Конвенции Ило, в целях разработки политики и мер по содействию доступа Боливии к Тихому океану. В соответствии с этими соглашениями Перу передало Боливии полномочия по управлению частью промышленной свободной зоны порта Ило. Кроме того, правительство Перу предоставило Боливии все необходимые транзитные сооружения для перевозки грузов в Боливию. Наконец, правительство Перу согласилось передать Боливии управление туристической свободной зоной на побережье около порта Ило на срок 99 лет. Правительство Боливии обязалось также предоставить аналогичные объекты Перу в Пуэрто-Суаресе для использования водного пути, обеспечивающего доступ к Атлантическому океану. Что касается перевозки пассажиров, то Перу и Боливия заключили соглашение, согласно которому для пересечения границы требуется лишь удостоверение личности, в результате чего отпадает необходимость в паспортах. Правительства обеих стран согласились также предпринять совместные усилия по изысканию необходимых финансовых ресурсов для улучшения состояния автомобильной дороги Ило-Десагуадеро-Ла-Пас.

13. Руанда

59. Использование единого таможенного документа – таможенно-транзитной дорожной декларации – помогло улучшить транзитные перевозки через Кению. Однако плохое состояние дорог в Танзании и Кении и обострившаяся с октября 1990 года проблема обеспечения безопасности вдоль дороги через Уганду продолжали мешать транзитным перевозкам. Срочно требуется принятие мер по решению этих проблем.

14. Швейцария

60. Деятельность Швейцарии по сотрудничеству в целях развития основывается на федеральном законе от 19 марта 1976 года о сотрудничестве в целях развития и оказании международной гуманитарной помощи. В соответствии со статьей 5 этого закона в своей деятельности по сотрудничеству в целях развития Швейцария отдает приоритет развивающимся странам, регионам и наимущим слоям населения. В целях определения специальных категорий стран, которые нуждаются в особой помощи, Швейцария принимает во внимание список стран, периодически составляемый Организацией Объединенных Наций. В этом контексте Швейцария не осуществляет каких-либо особых мер в отношении не имеющих выхода к морю или островных развивающихся стран. Однако поскольку некоторые из этих стран относятся к числу самых бедных, для них Швейцария устанавливает льготные таможенные тарифы, и они пользуются услугами фонда СТАБЭКС.

В. Информация, полученная от международных организаций

1. Органы и программы Организации Объединенных Наций

а) Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)

61. Программа работы секретариата ЭКА в интересах стран, не имеющих выхода к морю, осуществляется главным образом по следующим направлениям: транспорт и связь, статистика, экономическое сотрудничество, продовольствие и сельское хозяйство. В области транспорта ЭКА играет важную роль в координации осуществления ЮНКТАКДА II. Эта программа нацелена на укрепление и расширение транспортно-коммуникационной сети в Африке и предоставление соответствующей технической помощи. Одна из ее основных задач заключается в создании транзитных коридоров, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю. В интересах этих стран осуществляется также совместный проект ЭКА/Всемирного банка по разработке транспортной программы региона Африки к югу от Сахары. В рамках этого проекта выявляются факторы, влияющие на ухудшение состояния дорог и плохое их обслуживание. К другим мероприятиям ЭКА, осуществляемым непосредственно в интересах стран, не имеющих выхода к морю, относятся технико-экономическое обоснование создания совместной грузовой авиакомпании для Бурунди, Заира и Руанды, а также предоставление консультативных услуг в целях содействия экономическому сотрудничеству.

б) Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

62. Деятельность ЭСКАТО по оказанию помощи странам, не имеющим выхода к морю, осуществляется главным образом в форме проведения обследований и научных исследований, предоставления технических и консультативных услуг. Объем работы в регионе ЭСКАТО увеличился со вступлением в ее члены в апреле 1992 года шести новых независимых стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю. Это Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Совместная миссия ЭСКАТО/АБР, посетившая в июле-августе 1992 года центральноазиатские республики, выявила существующие в области транспорта и связи проблемы и определила меры, необходимые для оказания помощи этим странам в содействии их межгосударственным транспортным перевозкам и торговле, а также их доступу на мировые рынки. ЭСКАТО создала специальный орган по наименее развитым и не имеющим выхода к морю странам, которому поручено изучать особые проблемы этих стран и мобилизовать в их интересах международную помощь. В рамках Десятилетия транспорта и связи для Азии и Тихого океана (1985-1994 годы), утвержденного на совещании ЭСКАТО на уровне министров в июне 1992 года, осуществляется крупный комплексный проект по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии. В соответствии с этим проектом в регионе будет,

в частности, создана сеть автомобильных и железных дорог, которая обеспечит безопасные транзитные коридоры для стран, не имеющих выхода к морю.

с) Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)

63. В соответствии с резолюцией 46/212 Генеральной Ассамблеи Генеральный секретарь ЮНКТАД созвал совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров, а также финансовых учреждений и учреждений, занимающихся вопросами развития, с целью обзора необходимых конкретных действий по решению проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и подготовки соответствующих предложений. Совещание состоялось 17-19 мая 1993 года в Нью-Йорке под эгидой ЮНКТАД. На нем был принят комплекс согласованных выводов и рекомендаций по совершенствованию систем транзита. Доклад совещания представлен Совету по торговле и развитию на его нынешней сессии и будет препровожден Генеральной Ассамблее для рассмотрения (TD/B/40(I)3-TD/B/LDC/AC.14).

64. В интересах стран, не имеющих выхода к морю, ЮНКТАД осуществляет несколько проектов технического сотрудничества в таких областях, как управление таможенным делом (АСОТД), подготовка специалистов по морским перевозкам (ТРЕЙНМАР) и экономическое сотрудничество между развивающимися странами. Непосредственно в целях решения проблем транзитных перевозок оказывается помощь в рамках трех субрегиональных проектов в южной части Африки, в Восточной/Центральной и Западной/Центральной Африке. Они финансируются ПРООН, а Агентство международного развития США оказывает помощь в осуществлении проекта для южной части Африки. В рамках этих проектов осуществляются мероприятия в следующих областях:

i) Помощь в разработке, упрощении и использовании национальных и межгосударственных транзитных документов

65. В южной части Африки проект нацелен на развитие результатов уже проделанной работы в Объединенной Республике Танзании, Замбии и Малави посредством оказания помощи в использовании согласованной торговой и транзитной документации. Упрощение документации существенно способствовало сокращению задержек при таможенной очистке и экспедировании транзитных грузов. В ходе осуществлявшихся в последнее время мероприятий по доставке грузов с чрезвычайной помощью в пораженные засухой районы субрегиона оказывалось содействие в таможенном обслуживании и выполнении административных процедур при пересечении границы. В рамках проекта в Восточной Азии правительствам Бурунди, Заира, Кении, Объединенной Республики Танзании, Руанды и Уганды оказывалась помощь в использовании транзитных документов для автомобильных и железнодорожных перевозок по северному коридору в порт Момбаса и центральному коридору в порт Дар-эс-Салам. В рамках проекта в Западной Африке предпринимались усилия по оказанию помощи не имеющим выхода к морю Буркина-Фасо, Мали, Нигеру, Центральноафриканской Республике и Чаду и соседним с ними странам транзита в проведении переговоров по координации их национальных таможенных и административных процедур и правил, регулирующих транзитные перевозки, особенно в отношении пограничного контроля, сопровождения силами полиции транзитных грузов и согласования таможенных документов.

66. В рамках каждого из трех проектов был создан механизм предоставления технических консультаций в целях наблюдения за их осуществлением; в нем участвуют представители государственного и частного секторов. В рамках усилий по укреплению соответствующего национального потенциала проводятся также регулярные национальные семинары. Что касается институциональной области, то большинство стран создали комитеты по содействию торговле, выступающие в качестве партнеров по осуществлению проектов в данной области.

ii) Помощь в оценке оперативного потенциала транзитных коридоров

67. В рамках усилий по наблюдению за динамикой ситуации в области транзитных перевозок в этих трех субрегионах проводится обзор транзитных сооружений, качества услуг, оперативных стандартов и действующих транзитных правил в различных коридорах. В рамках проектов в Восточной/Центральной и Западной/Центральной Африке проводится оценка ситуации в области транзитных перевозок по основным коридорам, связывающим Бурунди, восточные районы Заира, Руанду и Уганду с портами Дар-эс-Салам и Момбаса, а также по коридорам, связывающим Буркина-Фасо, Мали, Нигер, Центральноафриканскую Республику и Чад с основными транзитными портами на побережье Атлантического океана (Абиджан, Дакар, Лагос, Котону, Дуала, Аккра и Браззавиль). В южной части Африки проводится дополнительный анализ функционирования северного коридора, связывающего Малави с портом Дар-эс-Салам в Танзании.

68. Проведенный анализ показал сравнительные преимущества каждого маршрута с точки зрения издержек, времени транзита, объектов физической инфраструктуры и системы работы таможенных и административных служб. В целях совершенствования информационных систем, касающихся перевозки грузов по транзитным коридорам, в рамках проектов в восточном/центральном и западном/центральном субрегионах продолжалась работа по разработке в некоторых странах системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС).

iii) Оказание помощи в выработке двусторонних и региональных соглашений

69. В рамках проектов был проведен обзор правовых и институциональных механизмов, регулирующих транзитные операции по основным коридорам в трех субрегионах, и составлена оценка их эффективности. Были рекомендованы меры институционального характера для обеспечения более эффективного наблюдения за осуществлением согласованных правовых и административных процедур. В настоящее время в соответствии с этими проектами заинтересованным правительствам оказывается помощь в эффективном осуществлении заключенных транзитных соглашений и договоренностей и подготовке предложений по внесению необходимых коррективов. В рамках проекта в Восточной/Центральной Африке правительства Кении, Уганды и Танзании в настоящее время разрабатывают протокол по регулированию транзитных операций на озере Виктория. В рамках проекта в южной части Африки оказывается помощь Ботсване, Лесото и Свазиленду в осуществлении "Договоренности о понимании" с Южной Африкой, цель которой состоит в расширении их участия в транзитной доставке грузов по автомобильным дорогам.

2. Специализированные учреждения Организации Объединенных Наций и приравненные к ним учреждения

a) Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО)

70. ФАО осуществляет ряд программ развития в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Глобальная система информации и оперативного оповещения по вопросам продовольствия и сельского хозяйства (ГИЕВС) контролирует, в частности, условия выращивания сельскохозяйственных культур, прогнозы урожая и потребности в продовольствии. Система ФАО по оказанию помощи в целях достижения продовольственной безопасности (ФСАС) занимается рациональным использованием продовольственных запасов и обслуживанием информационных систем по вопросам раннего предупреждения и продовольствия. В рамках этих программ расширяются возможности стран, не имеющих выхода к морю, по преодолению краткосрочного дефицита продовольствия и оказывается помощь в оценке продовольственных потребностей и потребностей в восстановлении сельского хозяйства в случае стихийных бедствий. ФАО продолжает оказывать помощь в области планирования и разработки политики для сельского хозяйства. В области рыболовства и лесоводства ФАО осуществляет программы по совершенствованию управления этими секторами и их развития. В рамках этих программ ведется подготовка кадров, осуществляется передача технологии и оказывается содействие мероприятиям самопомощи в сельских районах.

b) Всемирный банк

71. Всемирный банк (МБРР/МАР) в рамках секторального кредитования оказал существенную помощь экономическому и социальному развитию стран, не имеющих выхода к морю. Объем займов, предоставленных Банком в 1991 году 15 странам Азии, Африки и Латинской Америки, не имеющим выхода к морю, составил около 1588 млн. долл. США, из которых приблизительно 1454 млн. долл. США было выделено в форме кредитов МАР. Секторальное распределение кредитов показывает, что около 2,8 процента средств было выделено на оказание помощи транспортному сектору. Не связанные с конкретными проектами займы составляют приблизительно 41 процент общей суммы средств программы кредитования.

c) Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

72. В рамках помощи развивающимся странам ИКАО осуществляет меры в интересах стран, не имеющих выхода к морю. Они включают техническую помощь в таких областях, как управление аэропортами, регулирование авиационного транспорта и стандартизация международных тарифов и расценок. В рамках этой программы осуществляется 33 проекта в 19 странах, не имеющих выхода к морю. Кроме того, ПРООН было представлено для финансирования три проекта по Боливии.

d) Международное бюро труда (МБТ)

73. В области транспорта деятельность МБТ сосредоточена на укреплении управленческого и институционального потенциала в целях содействия странам, не имеющим выхода к морю, в решении их особых проблем. Совместно с ЮНКТАД и другими учреждениями МБТ принимает также участие в осуществлении различных межучрежденческих проектов и совещаниях, посвященных вопросам особых нужд и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

e) Международная морская организация (ИМО)

74. В последнее время деятельность ИМО в данной области включает проекты оказания помощи Бурунди в разработке законодательства о речном транспорте и оказания помощи речному колледжу в Малави. В настоящее время ИМО разрабатывает региональный проект по оказанию помощи странам, границы которых проходят по озеру Танганьика (Бурунди, Заир, Замбия и Танзания), в целях согласования правил озерного судоходства и транспорта.

f) Международный валютный фонд (МВФ)

75. Хотя термин "страны, не имеющие выхода к морю" не используется Фондом в качестве критерия для предоставления займов, состояние экономики этих стран, типичных производителей и экспортеров сырьевых товаров, подвержено частым колебаниям, и поэтому они получают крупную финансовую и техническую помощь Фонда. По состоянию на конец ноября 1992 года, общая сумма средств Фонда, выделенных странам, не имеющим выхода к морю, по линии всех механизмов финансирования, составила 1,5 млрд. СПЗ. Из средств механизма структурной перестройки 11 странам, не имеющим выхода к морю, выделены ресурсы на общую сумму 364 млн. СПЗ. По состоянию на 1 января 1993 года, достигнута договоренность о выделении восьми странам, не имеющим выхода к морю, из средств усовершенствованного механизма структурной перестройки, ресурсов на общую сумму 805 млн. СПЗ. Кроме того, семь стран, не имеющих выхода к морю, получили 331 млн. СПЗ из средств механизма пролонгационного финансирования. По состоянию на 30 ноября 1992 года, три страны, не имеющие выхода к морю, произвели закупки по линии механизма компенсационного и чрезвычайного финансирования. В сотрудничестве с ПРООН Фонд активизировал также свою деятельность по оказанию технической помощи и подготовке специалистов по экономическим и финансовым вопросам. Кроме того, Фонд продолжает тесно сотрудничать с правительствами в разработке программных мероприятий по снижению социальных издержек структурной перестройки, а также развитию и укреплению динамичного частного сектора.

g) Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

76. Хотя ВОЗ не имеет специальных программ для стран, не имеющих выхода к морю, она учитывает их особое географическое положение, весьма затрудняющее перевозку и доставку лекарств и других медицинских препаратов. ВОЗ стремится решать эти проблемы в контексте своих глобальных программ, таких, как "Инициатива ВОЗ по активизации сотрудничества в интересах стран и народов, наиболее остро нуждающихся в помощи" и "Программа действий в области основных лекарств".

С. Информация, полученная от межправительственных организаций

1. Африканский банк развития (АБР)

77. Африканский банк развития поддерживает различные усилия, предпринимаемые странами, не имеющими выхода к морю, по обеспечению своего экономического и социального развития. В области транспорта Банк финансирует инвестиции в развитие или расширение железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, закупку транспортного оборудования и предоставление технической помощи. В интересах этих стран проводится также модернизация транспортных объектов вдоль транзитных коридоров в соседних прибрежных государствах, которые осуществляются при финансировании АБР.

2. Экономическое сообщество стран района Великих африканских озер

78. Экономическое сообщество стран района Великих африканских озер (СЕПГЛ), объединяющее Бурунди, Заир и Руанду, поддерживает страны, не имеющие выхода к морю, в частности, в

заключении соглашений о транзите с соседними прибрежными государствами. В этом контексте СЕПГЛ оказывает помощь в осуществлении соглашения о транзите по северному коридору между государствами-членами и Кенией и Угандой. Оно выступило также инициатором переговоров по заключению аналогичного соглашения с Танзанией в целях регулирования перевозок через порт Дар-эс-Салам. Сообщество предоставляет также техническую помощь в создании многонациональной транспортной компании, которая будет обеспечивать смешанные перевозки между озерами Киву и Танганьика.

3. Европейское сообщество (ЕС)

79. ЕС предоставляет финансовую и техническую помощь странам, не имеющим выхода к морю, в рамках Конвенции АКТ-ЕЭС. Хотя на эти страны распространяются все положения Ломейской конвенции, помимо этого они имеют особый льготный статус, с тем чтобы им можно было оказывать помощь в преодолении недостатков их географического положения и иных препятствий, мешающих их развитию. Были разработаны специальные меры, включающие: укрепление их потенциала в области достижения продовольственного самообеспечения и осуществления политики и стратегий в области продовольственной безопасности, укрепление их потенциала в области рационального использования рыбных ресурсов, создание базы инфраструктуры для ускорения индустриализации, совершенствование их внешнеторговой деятельности и модернизация объектов и служб транзитной инфраструктуры. В рамках механизмов СТАБЭКС наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю, получают льготный статус в отношении стабилизации их поступлений от экспорта.

4. Межамериканский банк развития

80. Деятельность Банка в Боливии в 1992 году включала предоставление займа на сумму 95 млн. долл. США для содействия финансированию строительства и модернизации коридора Бени-Ла-Пас-граница Перу, поддержка экспериментальных проектов по развитию бассейна Амазонки и утверждение проекта технического сотрудничества в области активизации внешнеторговой деятельности и инвестиций. В отношении Парагвая Банк утвердил заем на осуществление проекта строительства дороги Консепсьон-Геро-Фреско, которая является одним из основных экспортных коридоров страны. Банк оказывает также помощь в повышении эффективности судоходства по водному пути Парагвай-Парана.

5. Организация африканского единства (ОАЕ)

81. Лагосский план действий для экономического развития Африки (1980-2000 годы) и Договор о создании Африканского экономического сообщества заложили основу для принятия специальных мер в интересах стран, не имеющих выхода к морю. В Плане действий содержится настоятельный призыв к прибрежным странам принять все необходимые меры по содействию транзитным перевозкам соседних с ними стран, не имеющих выхода к морю. В статье 79 Договора о создании Африканского экономического сообщества государствам-членам предлагается предоставлять наименее развитым, не имеющим выхода к морю, имеющим ограниченный выход к морю, и островным странам особый статус. Кроме того, ОАЕ предложила разработать специальный протокол, касающийся транспорта, связи и туризма.

6. Сообщество по развитию южной части Африки (СРЮА)

82. Члены СРЮА разработали и осуществляют заключенные между собой двусторонние торговые соглашения, в соответствии с которыми они согласились, среди прочего, предоставлять транзитные объекты и услуги странам, не имеющим выхода к морю. Кроме этого, Ботсвана, Лесото, Намибия и Свазиленд, являющиеся также членами Южноафриканского таможенного союза, имеют

специальные преференциальные соглашения, касающиеся транспорта, связи и транзитных объектов и услуг.

D. Информация, полученная от неправительственных организаций

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

83. Страны, не имеющие выхода к морю, получают техническую помощь, которая ИАТА предоставляет своим членам. Она включает помощь в координации тарифов и стандартов авиационной промышленности и в совершенствовании сотрудничества между перевозчиками. ИАТА играет также важную роль в развитии людских ресурсов. Осуществляется программа подготовки кадров в таких областях, как общее управление, финансы, маркетинг и оперативная деятельность. Ресурсы международного фонда подготовки кадров по поддержке этих мероприятий составляли в 1992 году 2 млн. долл. США. Кроме того, ИАТА в сотрудничестве с региональными ассоциациями авиакомпаний оказывала помощь в обеспечении того, чтобы новые правила, принятые Европейской комиссией и Европейской конференцией гражданской авиации, не распространялись на страны, не имеющие выхода к морю. В соответствии с этими изъятиями самолеты авиакомпаний из развивающихся стран с шумностью сверх определенного порога, которые ранее действовали в Европе в течение ограниченного периода, могут и впредь совершать посадки в аэропортах Европы.

Примечания

1/ International transport costs of land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.10.

2/ Общий обзор озаглавлен "Системы транзита развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: существующее положение и предложения относительно дальнейших мер", UNCTAD TD/B/LDC/AC.1/2. Пять субрегиональных исследований включают: Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in West/Central Africa, UNCTAD/LDC/Misc.6; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in East/Central Africa, UNCTAD/LDC/Misc.7; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Southern Africa, UNCTAD/LDC/Misc.8; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Asia, UNCTAD/LDC/Misc.9; и Transit system for Bolivia and Paraguay, UNCTAD/LDC/Misc.15.

3/ ITC. Subregional trade potential in Africa, South of the Sahara, with particular reference to land-locked countries, UNCTAD/LDC/Misc.16.

4/ Improvement of current transit insurance arrangements for land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.14.

5/ UNCTAD. Application of new information technology to improve transit systems, UNCTAD/LDC/Misc.17.

6/ UNCTAD. Training for transit operations, UNCTAD/LDC/Misc.18.

7/ The role of airfreight in African land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.13.
